Nº 689. 2 DÉCEMBRE — 1911.

LA VIE AU GRAND AIR

NOËL 1911

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie

PRIX NET : 2 FRANCS.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

La Vie au Grand Air

PARFUM ULTRA PERSISTANT CAMPÉADOR ED. PINAUD

VOITURE DE PROMENADE
DUPONT
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS (VI^e^)
Téléphone 818-67
Envoi Franco du Catalogue
AUCUNE SUCCURSALE

SAGE-FEMME 1re cl. *Pensionnaires toute Époque*
Beauté du Buste. Epilation, Obésité. — *Renseignements gratis*
BARLET, 112, rue Réaumur

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS,
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

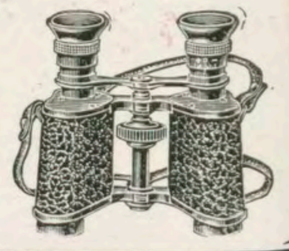
Lire FERMES & CHATEAUX
l'Organe des Grands Sports

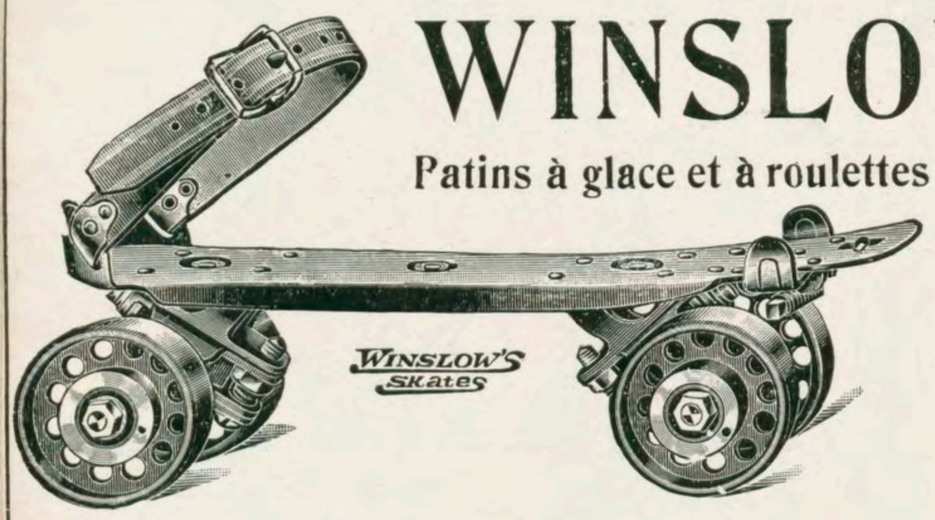
Après les repas 2 ou 3
PASTILLES VICHY-ÉTAT
Facilitent la Digestion
LA POCHETTE 0f50
(Nouvelle Création)
Boîte ovale 2 fr. *Coffret de 500 gr.* 5 fr.

"CYCLES PANNETTON"
MORTEAU (Doubs)

JUMELLES A PRISMES
H. Morin
CONSTRUCTEUR
11, Rue Dulong, PARIS

NOTICE SPÉCIALE envoyée GRATIS et FRANCO





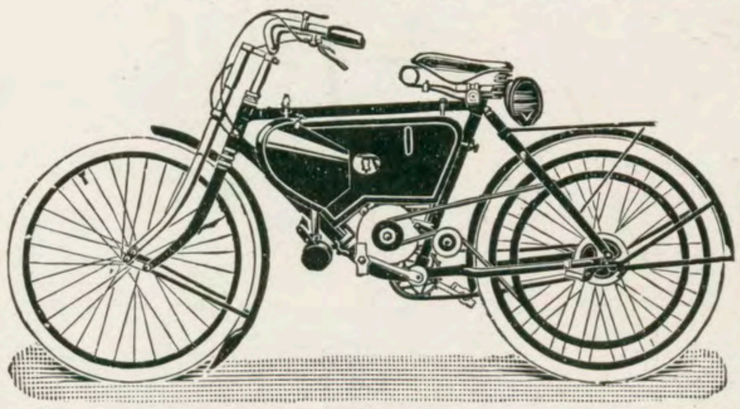
WINSLOW'S

Patins à glace et à roulettes

64, Avenue de la Grande-Armée, *PARIS*

"MOTOSACOCHE"

LA REINE DES BICYCLETTES A MOTEUR

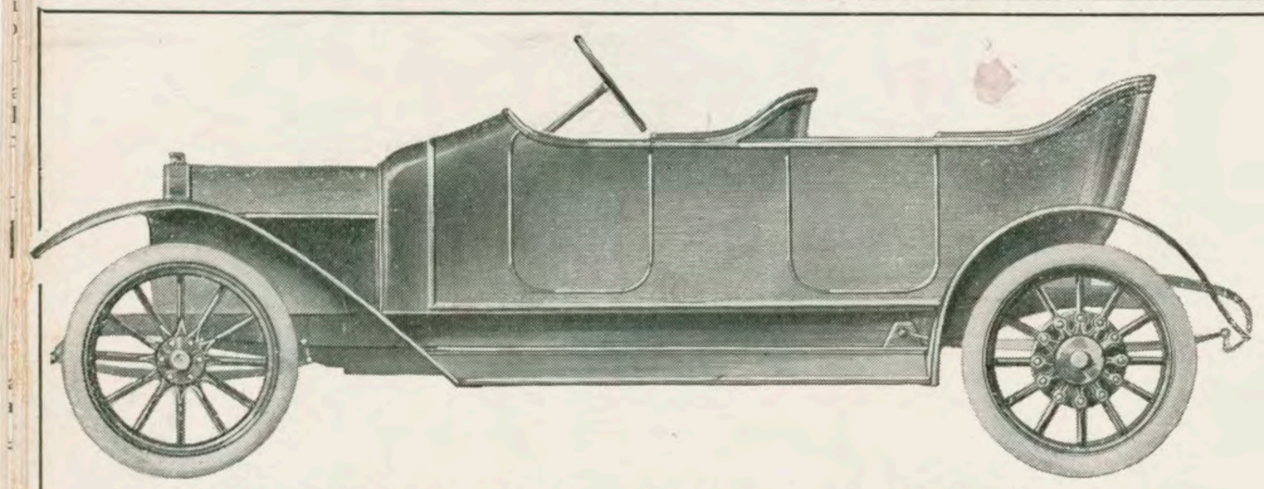


1 cylindre 2 HP (40 kgs)
2 cylindres 3 HP (50 kgs)
(Magneto Bosch)

CATALOGUE FRANCO

GENÈVE (Suisse)

MAISON A PARIS :
2, Avenue Alphand
(16 Arrondissement



AUTOMOBILES

UNIC

GEORGES RICHARD, Constructeur

1912

Châssis 12 HP, 4 cylindres, tout carrossé, "TORPEDO", 4 places, avec pneus 8.500

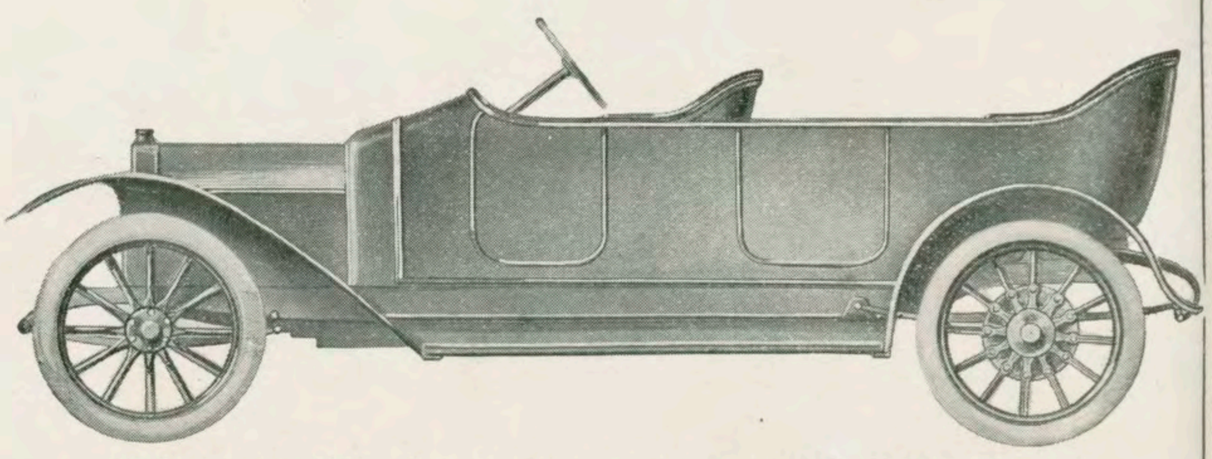
Châssis 12 HP, 4 cylindres, tout carrossé "TORPEDO", 6 places, avec strapontins face à la route, avec pneus 8.850

POIDS (avec la carrosserie) : 950 Kilogr.
CONSOMMATION : 13 litres aux 100 Kilom. — VITESSE : 65 Kilom. à l'heure.

CATALOGUE G ENVOYÉ FRANCO SUR DEMANDE ADRESSÉE AUX AUTOMOBILES

UNIC

1, Quai National, PUTEAUX
(SEINE)



Châssis 16 HP, 4 cylindres, tout carrossé "TORPEDO", 4 places, avec pneus 10.000

Châssis 16 HP, 4 cylindres, tout carrossé "TORPEDO", 6 places, avec strapontins face à la route, avec pneus 10.350

POIDS (avec la carrosserie) : 1.050 Kilogr.
CONSOMMATION : 15 litres aux 100 Kilom. — VITESSE : 70 Kilom à l'heure.

La Vie au Grand Air Noël

Composition inédite de S. Macchiati.

ANDRÉ BEAUMONT, VAINQUEUR DE PARIS-ROME, ARRIVE EN VUE DE LA VILLE ÉTERNELLE

SOMMAIRE

Couverture : L'AÉROPLANE TRIOMPHE DES ÉLÉMENTS. (*Tableau inédit d'ORAZI*).
Frontispice : BEAUMONT EN VUE DE LA VILLE ÉTERNELLE. (*Tableau inédit de MACCHIATI*).
L'ANNÉE DES VICTOIRES. Article inédit d'ANDRÉ BEAUMONT, *illustré de huit photographies.*
Hors-texte en couleurs, *d'après un tableau inédit de DEVAMBEZ :* LES GRANDES MANŒUVRES AÉRIENNES.
Hors-texte en couleurs. *Composition inédite d'ATAMIAN.* ERNEST PAUL S'ÉCHAPPE DANS PARIS-BREST ET RETOUR.

L'Album de la *Vie au Grand Air*

16 hors-texte en trois couleurs, fac-simile de photographies en couleurs d'après nature : *Les Champions de 1911 :*

ANDRÉ BEAUMONT.
JULES VÉDRINES.
ROLAND GARROS.
EMMANUEL HÉLEN.
EUGÈNE RENAUX.
RENÉ VIDART.
CAPITAINE BELLENGER.
LIEUTENANT DE MALHERBE.
PAUL BABLOT.
VICTOR HÉMERY.
THORNWALD ELLEGAARD.
GUSTAVE GARRIGOU.
GEORGES CARPENTIER.
JEAN BOUIN.
WILLIAM BURGESS.
FRANK O'NEILL.

L'ANNÉE DES VICTOIRES

Par ANDRÉ BEAUMONT

(Enseigne de vaisseau CONNEAU.)

L'AURORE de l'année aérienne 1911 ne fut pas certes calme et sereine; de sombres nuages obscurcirent son ciel. Elle se leva sur un mélange de brillantes victoires et de deuils sanglants. La dernière semaine de 1910 fut, en effet, particulièrement meurtrière pour l'aviation, et l'on trouva avec quelque raison que les éclatants records de vitesse, de durée, de distance et de hauteur étaient achetés bien cher.

Les pouvoirs compétents se consultèrent et l'on décida qu'il fallait un coupable. On accusa le mauvais temps. Il fut jugé et condamné : l'année aérienne fut amputée et toutes les compétitions durent désormais prendre fin au 30 septembre ou au 31 octobre au plus tard. Novembre et décembre furent mis hors la loi. Mais, en amputant l'année aérienne, on amputait l'aviation elle-même; les hommes de l air le comprirent et en ressentirent profondément l'atteinte dans leur amour propre, et, ce qui est plus grave, dans leur confiance.

Cependant, la loi du progrès est inéluctable; dans cette lutte ardente, les hésitations furent de courte durée, et le découragement semble n'avoir jamais existé. La phalange des aviateurs se ressaisit bien vite et, regardant en face d'elle le danger, c'est dans la blessure même de ceux qui venaient de tomber, qu'elle puisa la volonté et la force de continuer sa marche en avant, animée d'un noble espoir de vengeance. C'est l'idée de revanche qui devait la conduire au corps à corps subtil avec le vent, la pluie, les orages, qui devait la conduire à accomplir une étape nouvelle dans la pénible et douloureuse conquête de l'air.

Et voici qu'on se met en campagne !

Comme pour se préparer aux grandes randonnées, chacun commence à s'exercer de son côté, en silence. Le début de l'année fut marqué par une série de performances isolées où les pilotes essaient leurs forces, sondent leur ennemi, étudient l'atmosphère, apprennent à lire leur carte, à se servir de la boussole, et à reconnaître leur chemin à travers le pays. Science toute nouvelle ! C'est la véritable navigation aérienne qui prend naissance.

L'itinéraire Paris-Pau, avec ses grandes lignes naturelles faciles à suivre, plates et larges, routes toute droites, la Loire, guide sûr aux rives hospitalières, la grande vallée qui part de Tours et, presque sans interruption, conduit à Libourne par Chatellerault, Poitiers, Angoulême; enfin, les Landes. Ce parcours facile semble attirer particulièrement l'attention des audacieux. Et, en effet, tenté souvent, réussi à plusieurs reprises dans l'un ou dans l'autre sens, ce voyage devient comme l'épreuve de capacité supérieure des futurs conquérants.

Pendant ce temps, d'autres tentavives moins longues, mais plus hardies peut-être, étaient couronnées de succès : Renaux accomplissait son magnifique raid de Paris au Puy-de-Dôme; et, dans l'Est, Kimmerling, sur d'autres bases, ne restait pas inactif, et se révélait par d'importantes randonnées à travers pays.

Mais toutes ces performances admirables avaient l'inconvénient d'être isolées, accomplies à jour choisi, à la volonté des pilotes, et, par suite, moins instructives au point de vue absolu de la navigation aérienne.

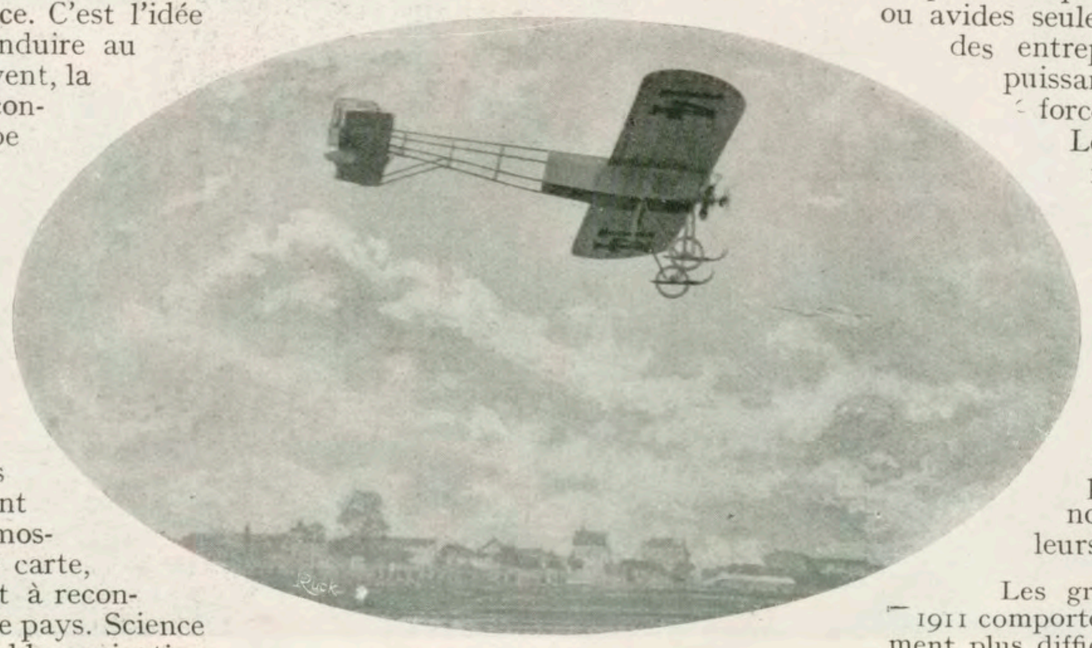
Ce prélude était indispensable, mais il n'était qu'un prélude !

Se rappelle-t-on une suite d'interviews d'aviateurs qui fut publiée dans le *Je sais tout* du 15 mai dernier? Il s'agissait de savoir si les grandes épreuves de Paris-Madrid, Paris-Rome, le Circuit-Européen, le Tour d'Angleterre, n'étaient pas des défis jetés à l'aviation, des conceptions trop hâtives de cerveaux utopiques ou avides seulement de réclame, en tout cas des entreprises bien au-dessus de la puissance de nos machines et des forces humaines.

Les réponses furent presque unanimes pour condamner les courses de 1911; c'étaient des projets trop audacieux ou au moins prématurés.

Je dis « presque » unanimes, parce que seul, j'osais émettre un avis favorable et prétendre que cette série de compétitions serait le véritable creuset où l'homme pourrait juger la viabilité de sa nouvelle création. En voici d'ailleurs le texte :

Les grandes épreuves d'aviation de 1911 comportent des performances notablement plus difficiles que celles de 1910. On ne peut s'en étonner, ni s'en plaindre. Une épreuve, au sens propre du mot, est en effet, l'essai raisonné et contrôlé jusqu'à sa limite de résistance, d'une force ou d'une puissance quel-



VÉDRINES DANS PARIS-MADRID

Jules Védrines remportait la victoire dans Paris-Madrid et était le seul à terminer le parcours.

même régime, de difficultés. C'est l'essai loyal, et poussé à fond, devenu nécessaire. La France, tout entière, prend part à ces expériences palpitantes; partout on s'arrache les éditions spéciales; la fièvre de la course s'empare des personnes les plus pacifiques; c'est pendant toute cette période un renouveau de jeunesse et d'espoir, c'est une émotion saine et vivifiante qui emplit tous les cœurs.

Mais c'est l'aviation surtout qui y trouve son compte : les types de machines, les moteurs se classent; les hommes s'observent et s'instruisent par la pratique et par l'exemple. Des enseignements précieux se dégagent, que n'auraient pu fournir les tentatives isolées, les courtes envolées précédentes. On a volé non plus au gré de sa fantaisie, mais à heure fixe, en troupe, par grand vent, par pluie, par brouillard.

Puis, on a effectué de longs parcours sans changer d'appareil ni de moteur. C'était donc possible? Et cependant, les sceptiques étaient nombreux! On sait maintenant ce que sont la résistance d'un appareil, l'endurance d'un homme. Cela ne valait-il pas les risques courus, les efforts tentés? Les biplans sont bien un peu éprouvés dans l'aventure, mais ils se sont défendus, ils ont fait honneur à leurs pilotes et à leurs constructeurs.

D'autre part, toutes les grandes questions générales intéressant les voyages aériens ont été soulevées et étudiées sinon résolues définitivement. En particulier, les moyens de direction à donner aux aviateurs ont reçu une première application : l'utilisation de la boussole, la nécessité de bonnes cartes aéronautiques, la signalisation du sol, sont autant de notions qui étaient inconnnues ou à peine effleurées avant cette année. Je me souviens encore du long conciliabule que tinrent les organisateurs et les aviateurs de Paris-Madrid, pour savoir s'il fallait on non allumer des feux tout le long de la route. Presque tous les pilotes en demandèrent : en réalité, bien peu prirent part à cette course, mais je crois qu'aucun d'eux ne songea à se guider sur la ligne des feux, et dans la suite, ils n'en demandèrent plus, si ce n'est pour leur désigner le champ d'atterrissage à l'arrivée.

Comme on le voit, nous ne relevons ici aucun progrès dans l'ordre matériel; pas de machine nouvelle, pas plus que de moteurs ni de propulseurs nouveaux. Non! cette période de l'histoire de l'aviation sera surtout marquée par le progrès des hommes dans la science du vol, et par un progrès considérable dans l'ordre moral. Car maintenant, on croit à la réalité du vol de l'homme, et on croit à l'avenir de conque.

De l'essai simultané de plusieurs appareils d'aviation placés dans les mêmes conditions, on peut tirer des comparaisons qui offrent au point de vue pratique le plus haut intérêt. Ce sont ces éléments de comparaison qu'il nous faut conquérir à tout prix, même au péril de notre vie. Et, en regard de l'importance de ce résultat, les risques que courront sans doute les aviateurs paraissent bien peu de chose. Or, aucun des grands voyages projetés pour 1911 ne comporte de difficultés insurmontables.

Enfin, en ma qualité de marin, je me réjouis de voir la tendance des organisateurs à ménager, dans chaque épreuve, une partie maritime, et j'émets ici le vœu que des aviateurs marins soient de ce fait admis à y prendre part pour concourir par leurs connaissances techniques au progrès vertigineux de la navigation aérienne, progrès qui sera toujours une des plus pures gloires de la France.

Mais, perdue au milieu de l'accord parfait de nos aînés en aviation, ma protestation resta vaine, et naturellement la rédaction de cette « consciencieuse revue» résuma son enquête en faisant siennes les appréciations pessimistes des hommes de 1910.

L'avenir devait nous départager, à mon avantage. D'ailleurs, en France, cette marche rapide en avant était fatale. Pour progresser dans une lutte aussi âpre, aussi ardente, on peut s'adresser à deux systèmes : ou bien procéder avec une extrême prudence, sans rien laisser à l'imprévu (méthode peut-être sûre mais lente); ou bien, tout en conservant une entière maîtrise de ses actes, donner l'assaut, en se précipitant hardiment dans la mêlée; c'est la méthode qui convient le mieux à notre caractère, c'est en même temps la plus rapide et peut-être la moins coûteuse, c'est celle que nous avons adoptée, et j'ose le dire, avec succès.

Au début de mai, donc, le grand public suivait avec émotion toutes ces courageuses tentatives, et manifestait un goût très vif pour un sport dont il admire l'évolution active, et dont il commence à soupçonner l'avenir immense.

Par ses compte rendus journaliers, la Presse l'a tenu au courant des progrès réalisés, et l'a maintenu en haleine. Il comprend que bientôt va sonner l'heure des hostilités décisives, et une angoisse réelle l'étreint. C'est dans cet état d'esprit que nous avons vu s'ouvrir l'ère des grandes courses avec Paris-Madrid, suivie presque sans interruption de Paris-Rome, du Circuit Européen, et du Tour d'Angleterre.

Cette fois, les randonnées des pilotes ont un but, un idéal même; l'émulation les pousse, ils luttent ensemble courtoisement contre les mêmes vents, contre les mêmes obstacles naturels du sol, ils sont astreints à partir aux mêmes heures; il n'y a plus de distinction entre monoplans et biplans, il n'y a plus que des appareils volants soumis au

WILLIAM BURGESS

Le nageur de grand fond a réussi à renouveler l'exploit du capitaine Webb, la traversée de la Manche.

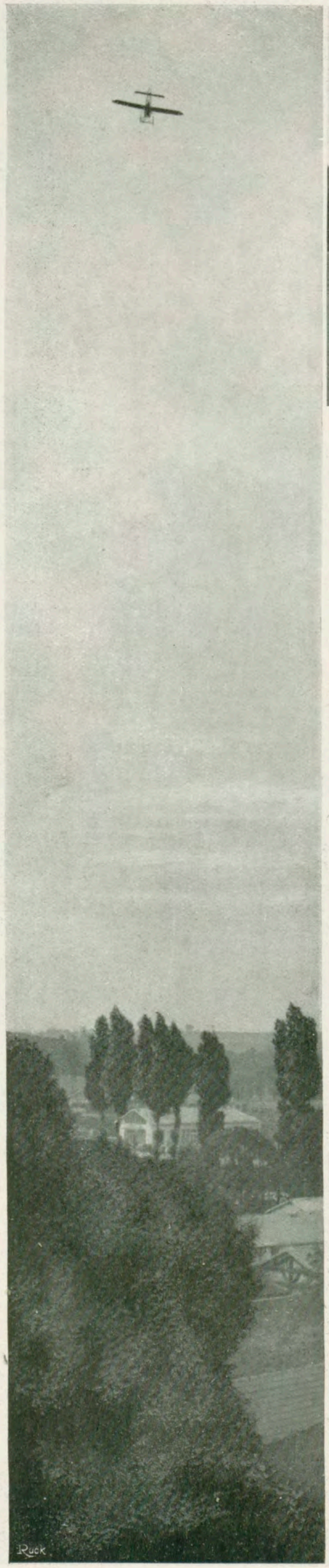
Tableau inédit d'André Devambez.

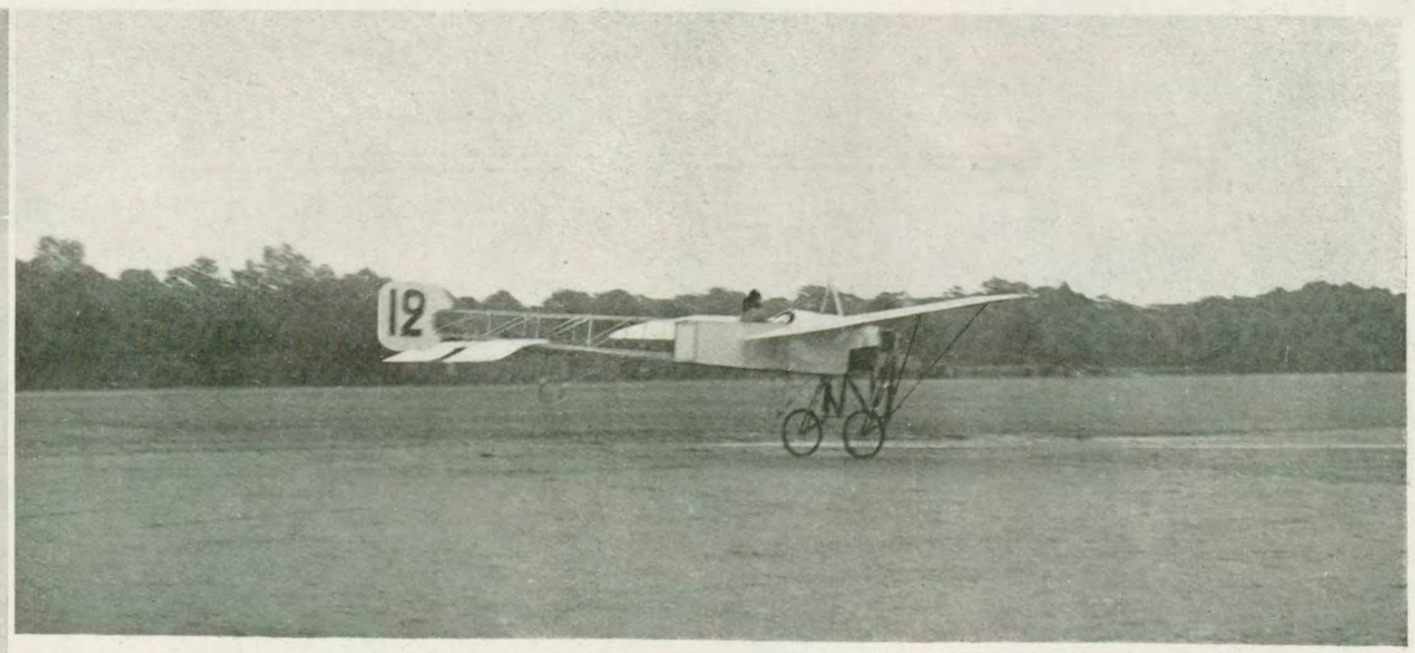
LES GRANDES MANŒUVRES AÉRIENNES

Cette année, les grandes manœuvres aériennes, grâce aux aviateurs civils et militaires ont donné des résultats inappréciables. Ce furent les réels débuts de la quatrième arme pour les observations et les reconnaissances. Sans cesse le ciel était sillonné par les appareils qui s'envolaient vers l'ennemi et revenaient toujours au port d'attache où les hommes-oiseaux rapportaient des renseignements d'une parfaite précision. Puis la guerre de Tripolitaine permit de constater le rôle offensif de l'aéroplane du haut duquel des engins explosifs furent projetés sur les Turcs. Les officiers italiens accomplirent d'importantes prouesses qui permirent souvent aux troupes de leur pays de repousser l'attaque des lignes adverses.

LA DÉFENSE DE LA VOIE FERRÉE

Le gros de l'armée s'est réfugié dans un village. Toute la population effrayée s'est cachée dans les maisons. Les champs sont dévastés par les troupes qui y passent sans souci des récoltes. L'avant-garde adverse tente une attaque. Immédiatement l'infanterie s'éparpille le long de la voie ferrée pour la défendre contre l'assaillant. Derrière elle, dissimulée à l'ombre de la forêt, l'artillerie décime l'ennemi qui n'a pour se protéger qu'une modeste chaumière. Lagare est occupée militairement. En hâte, du renfort s'empresse vers un autre lieu, tandis qu'observateurs ailés, les aviateurs regardent tout avec précision et vont porter d'urgence les renseignements que leurs chefs attendent anxieux.





ANDRÉ BEAUMONT

Le grand triomphateur de l'année, auteur de cet article, a remporté la victoire dans Paris-Rome, le Circuit Européen et le Tour d'Angleterre.

ce nouveau mode de locomotion. Nous sommes loin en effet, des rondes perpétuelles dans les aérodromes, et des circuits restreints dans les limites d'une région; il ne s'agissait plus de relier une ville à une autre, ou d'encercler une partie de la France; il fallait relier des capitales et boucler un itinéraire européen. Et, s'ils y sont parvenus, c'est que ces hommes avaient non pas plus d'audace ou de courage que leurs aînés, mais c'est qu'ils avaient plus de confiance, et cette confiance ils ont su l'imposer aux autres hommes. La foi! voilà le grand progrès de 1911.

Pour mettre en valeur l'effort tenace de cette petite troupe, toujours la même, attelée à sa périlleuse besogne, une vue d'ensemble ne suffit pas. Si documentés que soient les résultats officiels, les horaires, les chronomètrages, il y manque cet accent de « pris sur le vif » que seuls, les témoins mettent dans une anecdote, d'où chacun tire une conclusion plus ou moins pareille, mais où tout le monde sent pareillement la vie et la vérité.

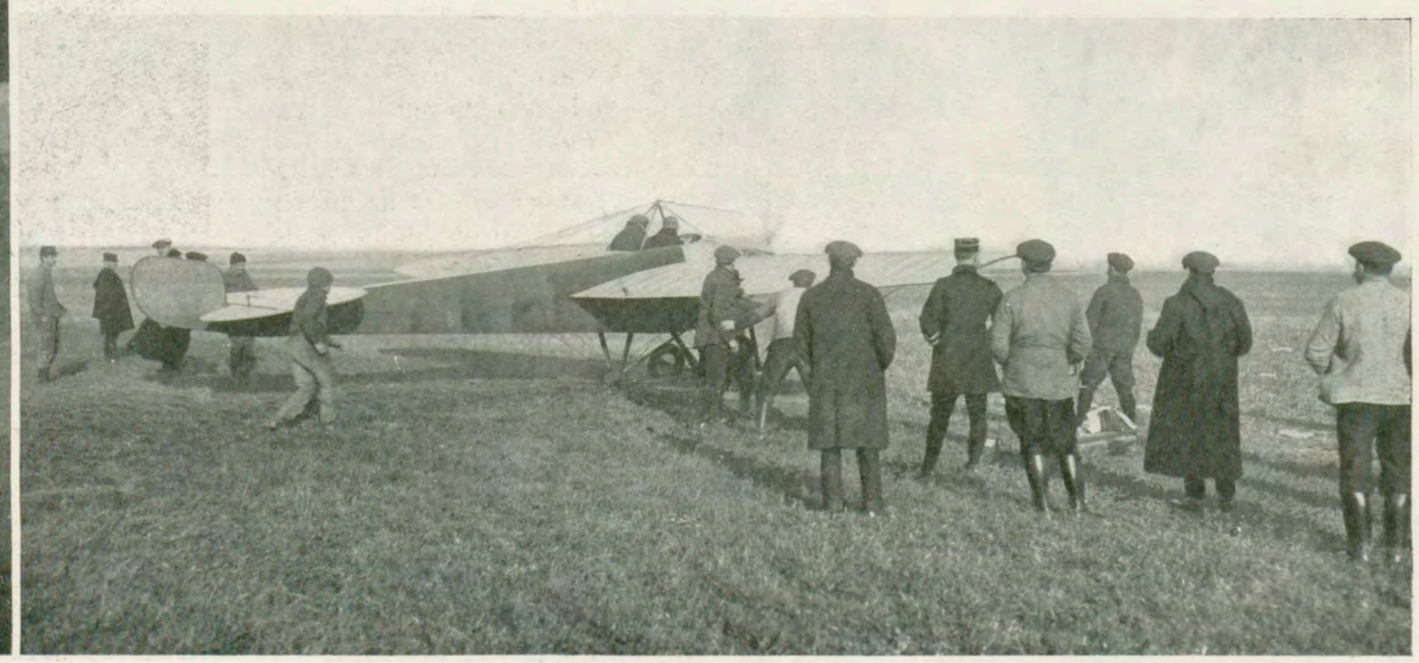
Entre tant d'autres, voici un trait de persévérance qui me paraît caractéristique de la confiance imperturbable dont nous parlions plus haut : après une randonnée terrible de plus de 600 kilomètres, exténués, à bout de souffle, l'homme et la machine tombent dans un champ, au hasard de la route. Point de repos! du combustible pour le moteur et en route! Hélas! le vent contraire, l'exiguité du champ, les aspérités des rochers, tout s'oppose à la réussite de l'essor.

L'appareil glorieux s'abîme avec fracas. Quoique meurtri, le pilote est sauf. Vite, des télégrammes! Et en quelques heures, un nouvel appareil est monté sur place, prêt à partir. Une deuxième chute, suivie d'un deuxième désastre, ne décourage pas un seul instant l'aviateur ni le constructeur qui fait venir à grands frais un troisième appareil. Et ce n'est qu'à la troisième catastrophe, que se trouvant avoir usé leurs ressources matérielles avant d'avoir épuisé le moins du monde leur confiance, ils durent abandonner la lutte contre un destin si aveugle!

La fin de l'année met les constructeurs en présence d'un problème déterminé. L'administration militaire exige un type spécial d'appareil, pouvant porter un poids utile de 300 kilogs, monter rapidement à 500 mètres (en 15 minutes), être facilement transportable et être pourvu d'un robuste train d'atterrissage. Et, de tous ces appareils, c'est le plus rapide qui l'emportera.

Il n'y avait que deux solutions : ou bien augmenter les surfaces portantes, ou augmenter la vitesse. D'où l'apparition, d'une part, des immenses biplans à cellule porteuse rallongée, et des triplans inesthétiques, et, d'autre part, des moteurs à grande puissance (100 et 140 HP).

Tandis qu'en France, nos recherches s'orientent vers l'augmentation de vitesse, et, par suite,



ROLAND GARROS

Le recordman de l'altitude termina 3e dans Paris-Madrid et 2e dans Paris-Rome et le Circuit Européen.

CHARLEY WEYMANN

Charley Weymann s'est adjugé la victoire dans la Coupe Gordon-Bennett et a pris la première place dans le concours d'aviation militaire où, malgré les conditions très dures du règlement, il réalisait une vitesse de près de 117 kilomètres à l'heure. Huit concurrents, sur neuf, se classaient.

LA COURSE PARIS-BREST-PARIS

L'épreuve la plus importante de l'année cycliste fut la course Paris-Brest et retour, qui se dispute tous les dix ans. La victoire revint à Émile Georget.

vers les grandes puissances de moteur, les frères Wright dirigent leurs efforts vers la réduction des puissances motrices. Orville Wright est même parvenu à planer sans moteur, pendant près de dix minutes, sensiblement au-dessus d'un même point, parcourant seulement un trajet de 225 mètres.

Faut-il voir, dans cette expérience très hardie, la réalisation d'un principe nouveau? Non, assurément. C'est un vol plané plus long que les précédents, mais c'est seulement un vol plané.

En résumé, dès maintenant, la vision d'une aéronautique nouvelle s'impose; nous allons voir notre atmosphère sillonnée par des esquifs de plus en plus rapides, de plus en plus maniables, de plus en plus sûrs. Par suite, leur nombre ira en croissant, et leurs applications se généraliseront.

Aujourd'hui, nous avons sous les yeux la première phase : l'utilisation militaire.

Demain, ce sera : le sport, les services d'État.

Plus tard : l'industrie.

D'autre part :

Si nous jetons un regard en arrière, nous apercevons, dominant de toute leur hauteur les événements sportifs de l'année, un nombreux bataillon d'hommes, de véritables hommes. Et si les rayons de la lanterne de Diogène en avaient subitement éclairé le groupe imposant, son cœur aurait battu de joie, car, s'il avait hésité ce n'aurait été que dans l'incertitude de connaître le meilleur

Nous ne pourrions les citer tous, nous en oublierions, et non des moindres,

A côté des progrès accomplis dans l'espace aérien, sur toutes les autres scènes où se livre chaque jour la bataille des muscles et de la volonté, il semble qu'on ait voulu rajeunir, en les rééditant ou en les surpassant, les exploits restés célèbres dans les annales du sport. Ce renouveau permet de faire une comparaison où l'esprit, ébloui par ces manifestations simultanées de courage et de force, ne sait ce qu'il doit le plus admirer ! En 1875, le capitaine Webb traversait la Manche à la nage, et depuis, on avait vainement tenté de renouveler sa stupéfiante performance. Mais voilà qu'un géant quadragénaire, à la barbe de fleuve, sort de l'onde au cap Griz-Nez, c'est Burgess; il vient de vaincre la mer lui aussi, et par cette preuve d'énergie, il ranime nos espérances et notre orgueil.

En 1898, Watkins conquiert le record de la course à pied, en couvrant 18 kil. 878 en une heure. Cette victoire semblait inégalable depuis 13 années de vains efforts. Mais le coureur Bouin en remporte une semblable, en l'approchant de 280 m. seulement. Nous aurons nous aussi, au jour voulu, nos soldats de Marathon !

Le cycle triomphe également : la magnifique randonnée d'Emile Georget, accomplissant d'une traite les 1.200 kilomètres de Paris-Brest et retour, nous a fait revivre les saines et belles émotions d'il y a dix et vingt ans

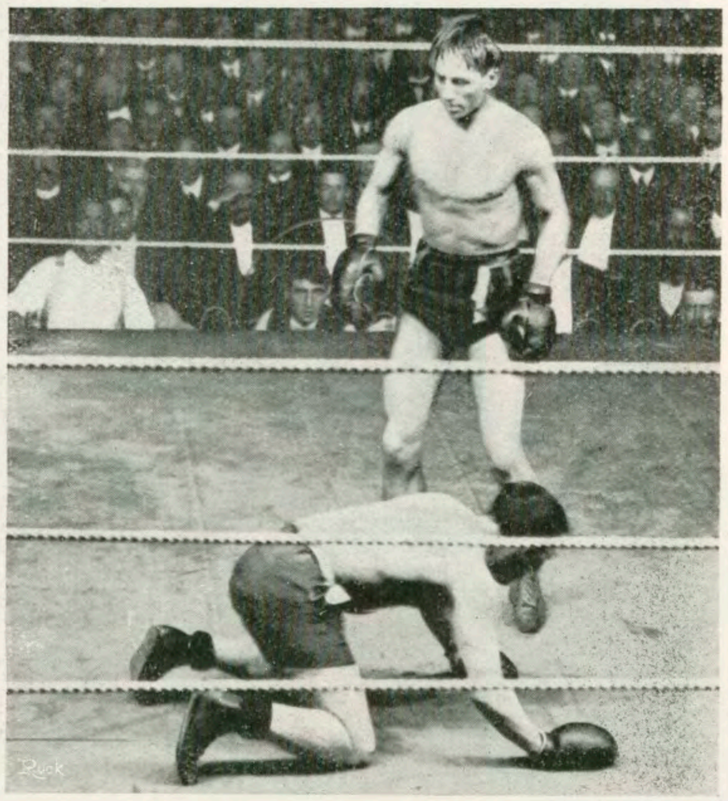
Le muscle, manifestation physiologique du courage et de la volonté, synthèse de la beauté de la race, le muscle renaît donc en France ! Comme pour nous en apporter le témoignage définitif, le champion français de boxe des poids mi-moyens, Carpentier, par sa victoire sur le champion d'Angleterre de la même catégorie, Young Josephs, devient le champion d'Europe, conquérant ainsi à notre pays des lauriers qu'il n'avait jamais encore possédés.

Par cette série de triomphes, la France prend réellement conscience d'elle-même ; ce n'est certes pas le moment de désespérer, quand on voit surgir spontanément, sur toutes les scènes où l'homme porte la lutte, ces preuves évidentes de la vitalité et de la force d'une race. Et ne serait-ce pas dans ces exemples réconfortants que nous aurions puisé la confiance et le calme, qui permettent à un peuple de traverser avec dignité les moment les plus difficiles ?

ANDRÉ BEAUMONT.
(Enseigne de vaisseau Conneau).

JEAN BOUIN

Détenteur du record de France de l'heure et du record du monde de la demi-heure.



GEORGES CARPENTIER

Georges Carpentier s'adjuge le titre de Champion d'Europe en triomphant de Young-Josephs.

Composition inédite d'Atamian.

ERNEST PAUL S'ÉCHAPPE DANS PARIS-BREST ET RETOUR

L'épreuve cycliste décennale Paris-Brest-Paris, fondée en 1891 et gagnée successivement par Charles Terront et Maurice Garin, est revenue cette année à Emile Georget, en 50 heures 13 minutes.

Les Champions de 1911

ANDRE BEAUMONT

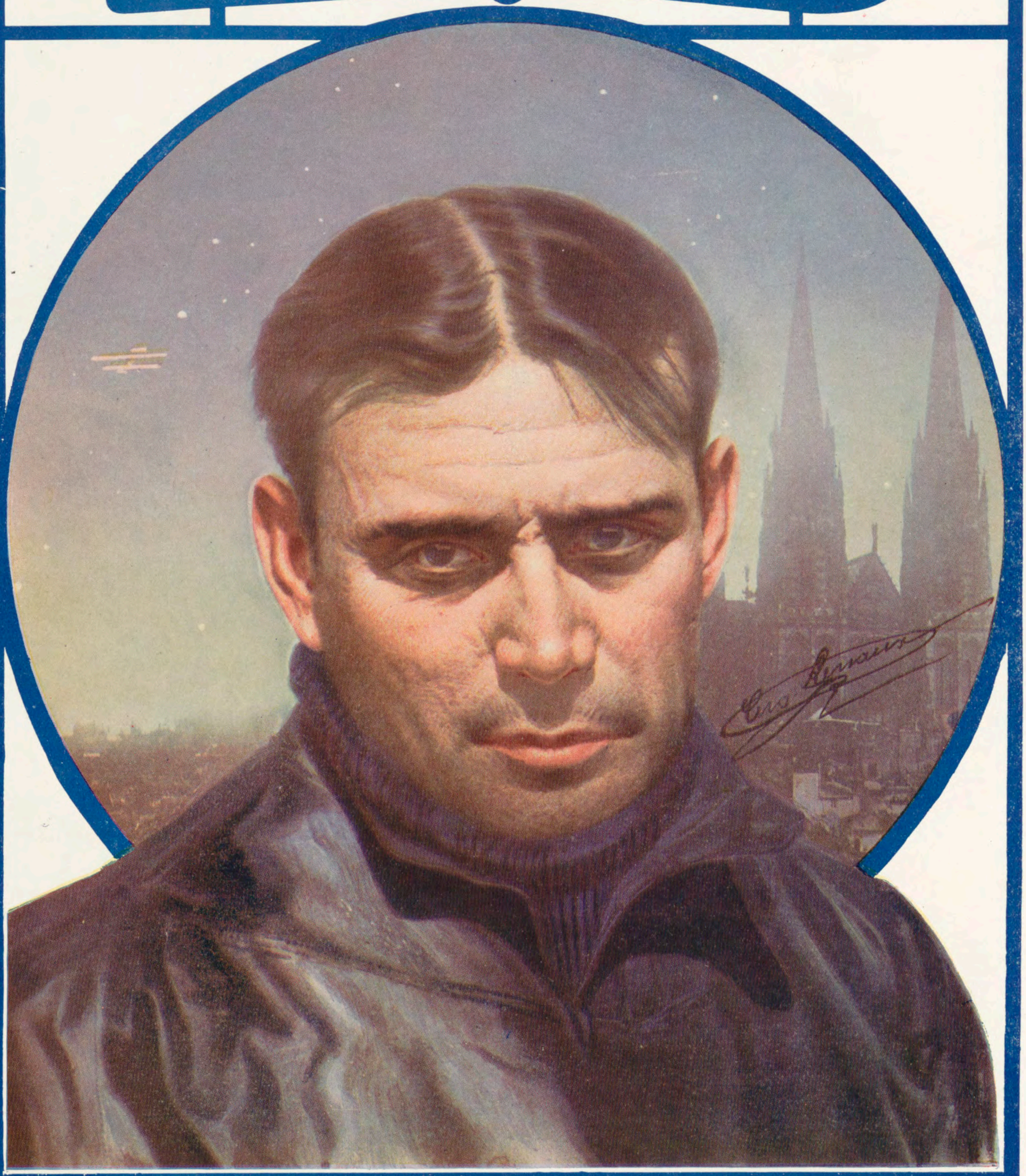
SUPPLÉMENT AU Nº 689 DE LA "VIE AU GRAND AIR" DU 2 DÉCEMBRE 1911

Les champions de 1911

LIEUT DE MALHERBE

SUPPLÉMENT AU Nº 689 DE LA « VIE AU GRAND AIR » DU 2 DÉCEMBRE 1911

Les champions de 1911



EUGENE RENAUX

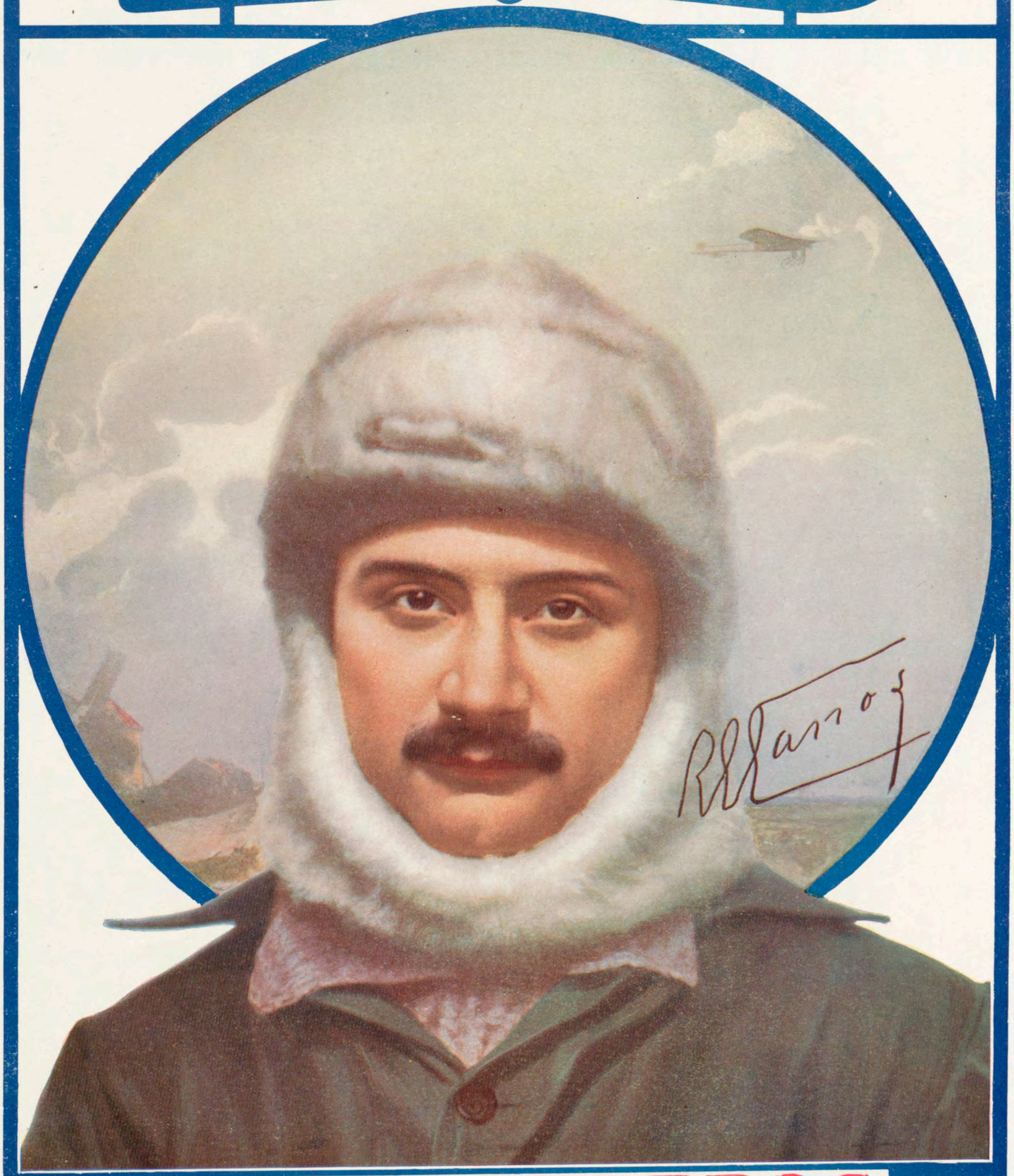
SUPPLÉMENT AU N° 689 DE LA "VIE AU GRAND AIR" DU 2 DÉCEMBRE 1911.

Les champions de 1911

CAPNE BELLENGER

SUPPLÉMENT AU Nº 689 DE LA "VIE AU GRAND AIR" DU 2 DÉCEMBRE 1911

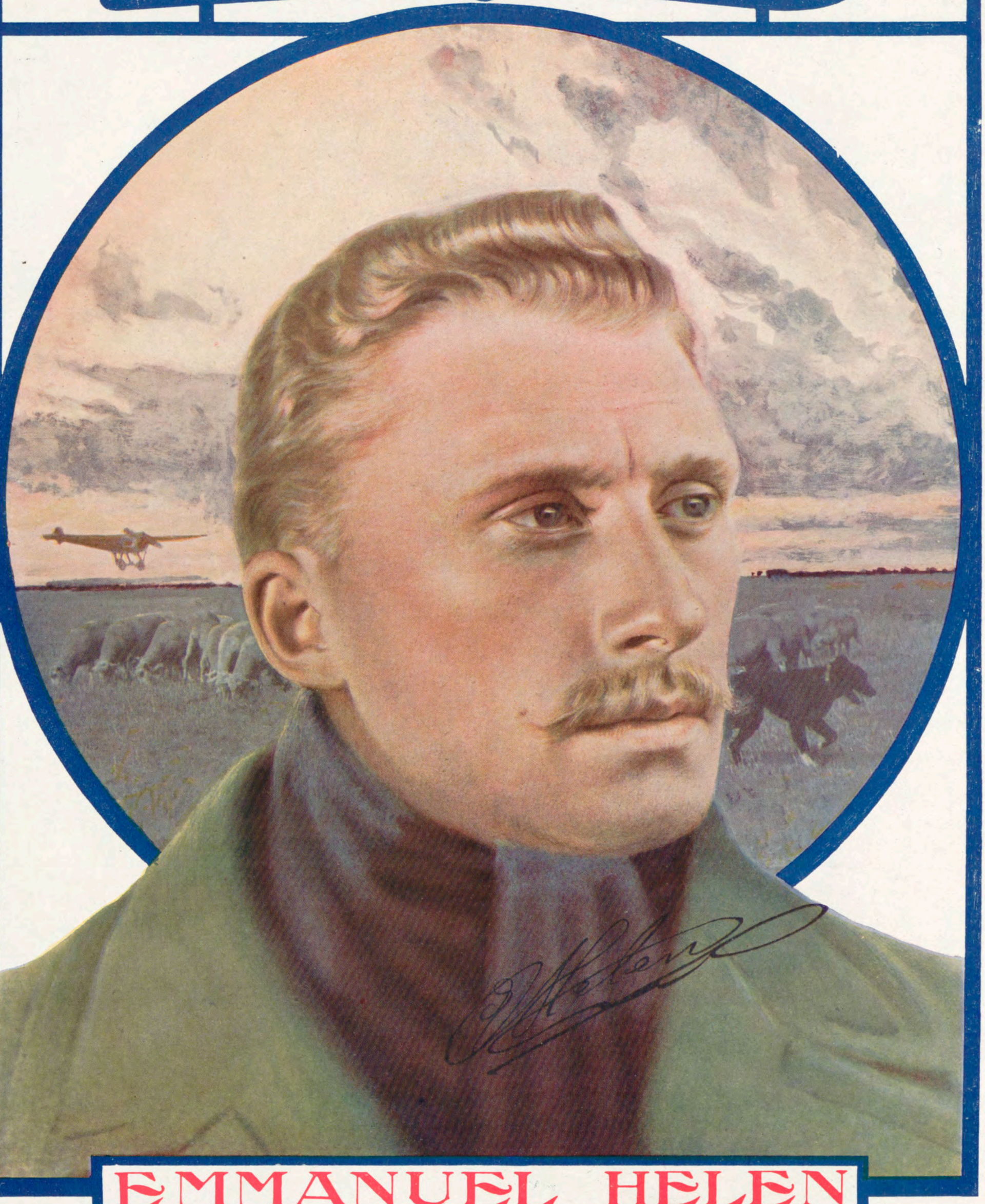
Les Champions de 1911



ROLAND GARROS

SUPPLÉMENT AU Nº 689 DE LA "VIE AU GRAND AIR" DU 2 DÉCEMBRE 1911.

Les champions de 1911



EMMANUEL HELEN

SUPPLÉMENT AU Nº 689 DE LA "VIE AU GRAND AIR" DU 2 DÉCEMBRE 1911.

Les champions de 1911

RENE VIDART

SUPPLÉMENT AU Nº 689 DE LA "VIE AU GRAND AIR" DU 2 DÉCEMBRE 1911

Les champions de 1911

JULES VEDRINES

SUPPLÉMENT AU N° 689 DE LA "VIE AU GRAND AIR" DU 2 DÉCEMBRE 1911.

Les Champions de 1911

VICTOR HEMERY

SUPPLÉMENT AU N° 689 DE LA « VIE AU GRAND AIR » DU 2 DÉCEMBRE 1911

Les champions de 1911

VICTOR HEMERY

SUPPLÉMENT AU N° 689 DE LA « VIE AU GRAND AIR » DU 2 DÉCEMBRE 1911

Les Champions de 1911

PAUL BABLOT

SUPPLÉMENT AU Nº 689 DE LA "VIE AU GRAND AIR" DU 2 DÉCEMBRE 1911.

Les champions de 1911

GUSTAVE GARRIGOU

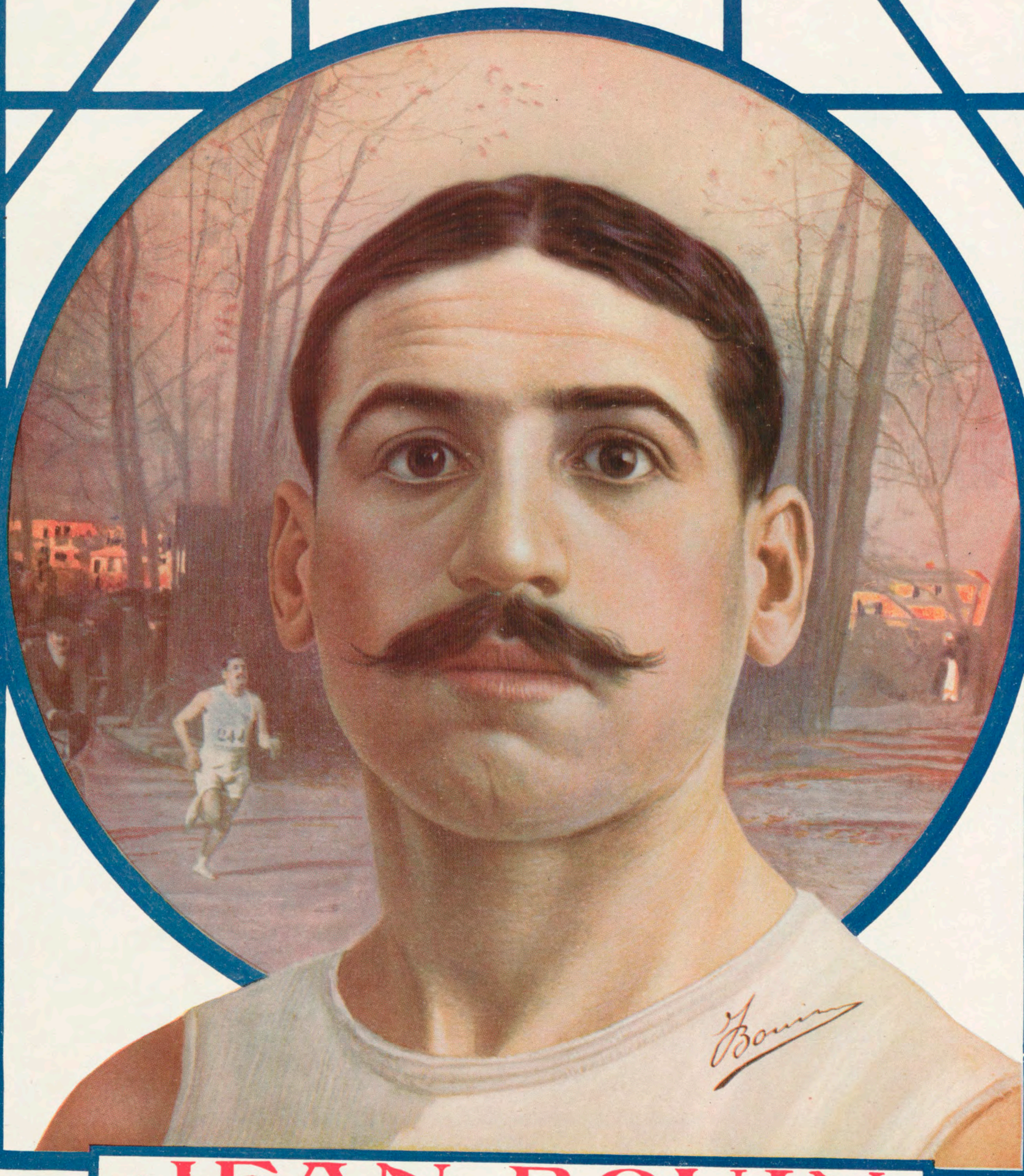
SUPPLÉMENT AU Nº 689 DE LA "VIE AU GRAND AIR" DU 2 DÉCEMBRE 1911

Les Champions de 1911

THORNVALD ELLEGAARD

SUPPLÉMENT AU Nº 689 DE LA "VIE AU GRAND AIR" DU 2 DÉCEMBRE 1911

Les champions de 1911



JEAN BOUIN

SUPPLÉMENT AU Nº 689 DE LA « VIE AU GRAND AIR » DU 2 DÉCEMBRE 1911

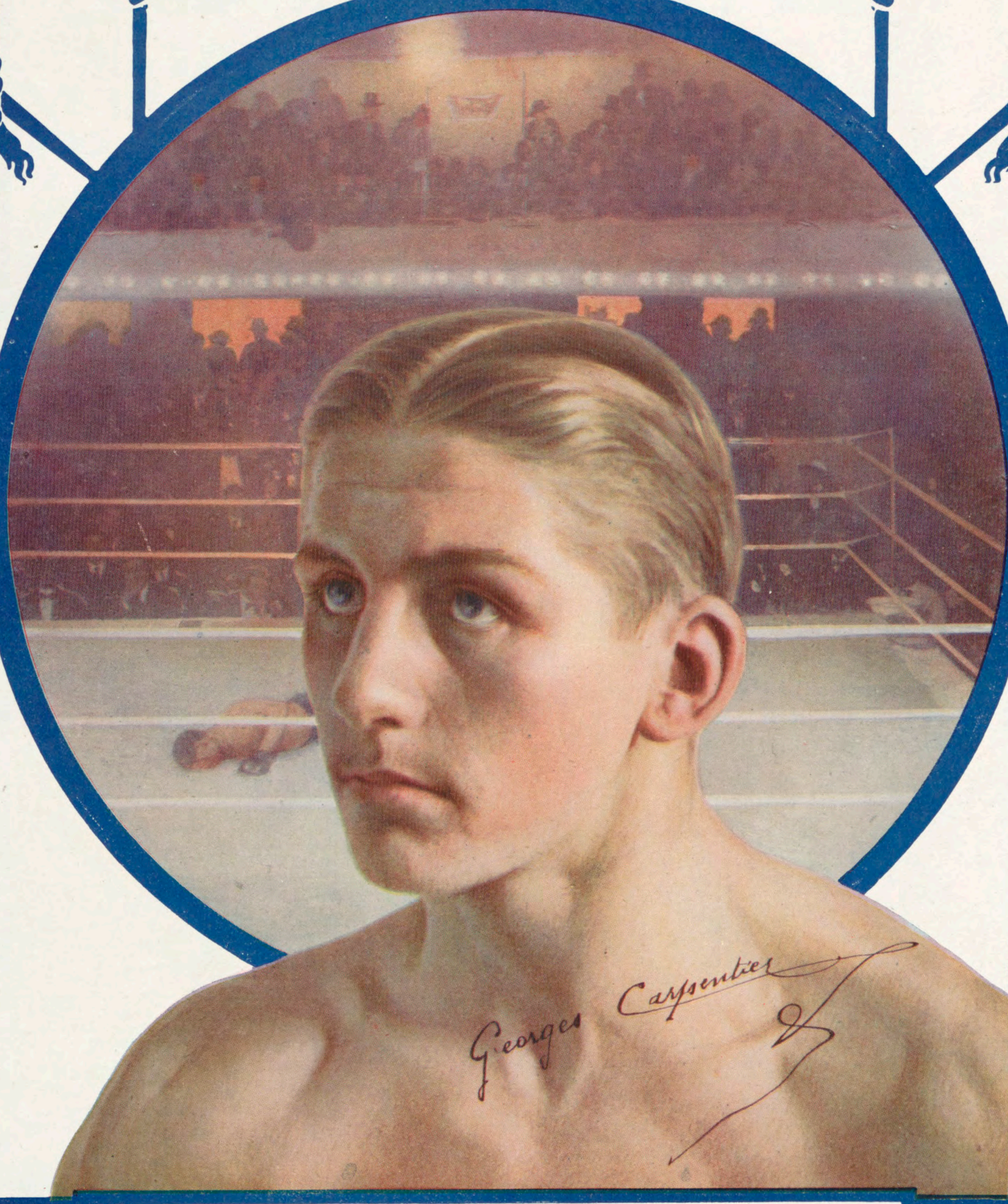
CONSTITUCIÓN

Les champions de 1911

FRANK O.NEILL

SUPPLÉMENT AU Nº 689 DE LA "VIE AU GRAND AIR" DU 2 DÉCEMBRE 1911.

Les champions de 1911



GEORGES CARPENTIER

SUPPLÉMENT AU N° 689 DE LA "VIE AU GRAND AIR" DU 2 DÉCEMBRE 1911.

Les champions de 1911

SUPPLÉMENT AU Nº 689 DE LA "VIE AU GRAND AIR" DU 2 DÉCEMBRE 1911